

Betere treinverbinding tussen Nederland en Duitsland (Samenvatting)

Er is de laatste tijd veel discussie in Nederland over hogesnelheidstreinverbindingen naar Duitsland. We hebben het dan over de versnelling van de treinverbinding Amsterdam – Berlijn en de versnelling van de treinverbinding Amsterdam – Keulen. Tot nu toe heeft dit niet geleid tot concrete plannen. Zoals vastgelegd in de Europese Green Deal moet de CO₂-uitstoot in 2050 met 90% zijn verminderd. Om dit doel te bereiken, moet het hogesnelheidsvervoer per spoor in heel Europa tegen 2030 verdubbelen en het goederenvervoer per spoor tegen 2050. De risico's zijn er. Ik heb besloten om zelf een plan te maken om vooruitgang te boeken in dit dossier. Dit heeft geleid tot 3 rapporten en deze samenvatting.

Mijn documenten hebben GEEN betrekking op de korte grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland en Duitsland zoals Hengelo-Bielefeld, Venlo-Hamm en vele andere verbindingen. Het verloop van deze verbindingen valt niet binnen mijn studiegebied. Overigens gaat de ontwikkeling van deze zojuist genoemde verbindingen heel goed.

Oplossingen die voor één verbinding/route zijn gemaakt, zijn van invloed op andere verbindingen. Als we bijvoorbeeld besluiten om de route Amsterdam-Hengelo/Osnabrück te versnellen voor de verbinding Berlijn-Amsterdam, kan de hogesnelheidsverbinding Amsterdam-Hamburg ook gebruik maken van deze route.

- Er wordt 1 Masterplan opgesteld voor alle snelle personen treinverbindingen tussen Nederland en Duitsland.



Figuur 1: ICE of Cargo trein

Snelle passagierstreinen en goederentreinen concurreren met elkaar op de beperkte lijncapaciteit. Te veel sneltreinen, bijvoorbeeld op de lijn Emmerich-Oberhausen, beperken de capaciteit voor goederentreinen op deze lijn.

- Het masterplan moet oplossingen bevatten voor zowel snel personenvervoer als goederenvervoer.

In Nederland heeft men vaak andere plannen voor de uitbreiding van het spoornet dan in Duitsland. Een voorbeeld hiervan is de versnelling van de Berlijnse trein. In Duitsland heeft het Deutschlandtakt-project al besloten om deze Berlijnse trein via Osnabrück/Hengelo te versnellen. In Nederland is nog geen besluit genomen over bovengenoemde treinverbinding.

- Het masterplan moet (alle) plannen bevatten die betrekking hebben op het snelvervoer van personen en goederen tussen Nederland en Duitsland. Dat kan door alle plannen op te stellen door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van zowel Duitsland als Nederland. Zie ook bijlage 1, "Gemeenschappelijke verklaring – Intergouvernementeel overleg Duits-Nederland"

Om verder te komen in het ontwerpproces en tot een realistisch/uitvoerbaar plan te komen, worden beslissingen genomen op een hoog abstractieniveau. Aanpassingen kunnen op detailniveau worden gedaan zonder dat het totale plan hoeft te worden aangepast. Zo moet de belangrijke verbinding tussen Eindhoven en Keulen versneld worden voor het reizigersverkeer. Er werd gekozen voor de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn van Venlo naar Neuss. Als dit niet haalbaar is, kunnen andere oplossingen worden voorgesteld om de route Eindhoven – Keulen te versnellen.

De oplossingen voor betere treinverbindingen tussen Nederland en Duitsland



Figuur 2: ICE Ned/Deu

Cargo Ned/Deu

Beslissingen genomen in mijn rapporten:

Snelle personen verbinding:

- Amsterdam – Berlijn via Hengelo/Osnabrück
- Amsterdam – Hamburg via Hengelo/Osnabrück
- Amsterdam – Keulen via Eindhoven/Neuss
- Rotterdam – Keulen via Eindhoven/Neuss
- Antwerpen – Düsseldorf via Eindhoven/Neuss

Goederenverbinding

- Meeste goederentreinen via de Betuwelijn en Emmerich – Oberhausen
- Hengelo/Osnabrück beperkt aantal goederentreinen. Totaal per dag 40-50
- Venlo/ Kaldenkirchen beperkt aantal goederentreinen. Totaal per dag 40-50

Waarom heb ik NIET gekozen voor de 1-corridor oplossing om al het snelle reizigersverkeer van Nederland naar Duitsland via Arnhem-Oberhausen te leiden?:

- Het zou een conceptuele vergissing zijn om zowel vrachtverkeer als snel passagiersverkeer naar Duitsland over dezelfde route te leiden. Beide typen verbindingen strijden om de beperkte spoorcapaciteit op het traject Zevenaar-Oberhausen. De zojuist genoemde oplossing is ook niet toekomstbestendig, omdat de ambities voor zowel het goederen- als personenvervoer in de nabije toekomst hoog zijn.
- We krijgen geen snelle/optimale verbindingen tussen Nederland en Duitsland via Arnhem-Oberhausen, wat nodig is om de overstap van vliegtuig/auto naar spoor tot een succes te maken. De verbinding Amsterdam-Berlijn via Hengelo is veel korter dan via Arnhem en zal dus sneller zijn als er voldoende geïnvesteerd wordt in Nederland.
- Zowel in Nederland als in Duitsland hebben te weinig reizigers reistijd gewonnen door deze 1-corridor oplossing. Zo hebben reizigers uit Rotterdam en Eindhoven weinig tijdswinst van een snelle Arnhem-Oberhausenverbinding als ze naar Keulen en verder willen reizen. Deze grote groep potentiële reizigers zal veel meer tijdswinst hebben met een snelle directe verbinding van Eindhoven naar Keulen.

Taken voor Nederland:

- Versnelling Amsterdam-Hengelo. Nieuwbouw HSL Apeldoorn-Hengelo en versnelling Amsterdam-Amersfoort.
- Noordelijk deel van de Betuweroute. Goederentreinen rijden via Arnhem naar Zutphen en vervolgens via de bovengenoemde nieuw aangelegde spoorlijn van Zutphen naar Hengelo en verder.
- Versnelling Breda – Venlo. Verhoog de snelheid op bestaand traject naar $V_{max} = 200$ km/s.

Taken voor Deutschland:

- Versnellen Bad Bentheim – Osnabrück en versnelling Osnabrück – Löhne.
- Versnelling Eindhoven – Keulen. Nieuwbouw HSL Venlo-Neuss en versnelling Neuss-Keulen.
- Zuidelijk deel van de Betuweroute. Twaalf kilometer enkelsporig traject tussen Kaldenkirchen en Dülken moet verdubbeld worden.

Anhang 1 Gemeinsame Erklärung – Deutsch-Niederländische Regierungskonsultationen 27. März 2023[1]

Eine innovative und zukunftssichere Wirtschaft und Infrastruktur

Deutschland und die Niederlande haben eine lange gemeinsame Grenze und möchten die grenzüberschreitende Infrastruktur weiter verbessern und gegebenenfalls ausbauen. Im Rahmen des sogenannten intermodalen Dialogs werden gemeinsam mit Belgien Workshops zu Verkehrsplanungsmethoden und möglichen Projekten abgehalten.



Figuur 3: Workshop NU-BE-DU



Figuur 4: EU logo

Gezamenlijke concrete plannen zullen leiden tot een veel betere spoorinfrastructuur, waar niet alleen reizigers uit Duitsland, Nederland en België van profiteren, maar ook veel meer reizigers uit Noordwest-Europa. Deze plannen kunnen daarom rekening houden met een aanzienlijk bedrag aan EU-subsidies, aangezien deze initiatieven worden ondersteund in het kader van de Green Deal van de EU.